EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 11.11.2020
COM(2020) 699 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun direktiivin 2014/45/EU täytäntöönpanosta

Sisällysluettelo

1. **Johdanto** 2

2. Direktiivi 4

3. Jäsenvaltioiden ilmoittamat kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet ja niiden suorittaman arvioinnin alustavat tulokset 8

4. Ajoneuvotietojen sähköistä alustaa koskeva toteutettavuustutkimus……11

5. Yhteenveto – päätelmät……13

1. JOHDANTO

1.1.Tausta

Ajoneuvojen katsastukset ovat olennaisen tärkeitä liikenneturvallisuuden ja ajoneuvojen ympäristötehokkuuden kannalta. EU:n säännöt, joissa asetettiin ajoneuvojen katsastuksia koskevat vähimmäisvaatimukset, olivat peräisin vuodelta 1977, ja niihin oli tehty vain vähäisiä päivityksiä. Ajoneuvot, kuljettajien käyttäytyminen ja teknologia ovat kuitenkin kehittyneet huomattavasti sen jälkeen. Ensimmäinen merkittävä muutos katsastusjärjestelmässä tapahtui, kun liikennekelpoisuuspaketti[1] hyväksyttiin vuonna 2014. Se koostui kolmesta osasta: määräaikaiskatsastuksista, hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista ja ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista.

Vuoden 2012 liikennekelpoisuuspakettia koskeva ehdotus perustui komission vuonna 2010 antamiin tieliikenneturvallisuuden poliittisiin suuntaviivoihin[2]. Poliittisten suuntaviivojen *tavoitteessa 4 "Turvallisemmat ajoneuvot "* komissio määritteli toimenpiteen, jolla tehdään *"ehdotuksia katsastusten ja teknisten tienvarsitarkastusten yhdenmukaistamiseksi ja tehostamiseksi"*.

Määräaikaiskatsastuksista annettua direktiiviä 2014/45/EU[3], jäljempänä 'direktiivi', on sovellettu 20. toukokuuta 2018 lähtien, ja sillä otettiin käyttöön merkittäviä uudistuksia direktiiviin 2009/40/EY[4] verrattuna.

Näitä uudistuksia ovat muun muassa seuraavat:

- katsastusten laadun parantaminen asettamalla laitteita, tarkastajien koulutusta ja puutteiden arviointia koskevat yhteiset vähimmäisvaatimukset
- sähköisten turvallisuuskomponenttien (kuten lukkiutumattomien jarrujen (ABS), ajonvakautusjärjestelmien (ESC) ja turvatyynyjen) tarkastamisen määrääminen pakolliseksi
- ensimmäiset EU:n tason toimenpiteet matkamittareihin liittyvien petosten torjumiseksi
- raskaiden moottoripyörien pakollinen katsastus koko EU:ssa, ellei jäsenvaltio saa aikaan vastaavaa liikenneturvallisuuden parantamista muilla toimenpiteillä
- kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä käytettävien nopeiden traktoreiden pakollinen katsastus koko EU:ssa
- katsastustodistusten vastavuoroinen tunnustaminen uudelleenrekisteröinnin yhteydessä, jos alkuperä- ja määräjäsenvaltiossa on sama katsastustiheys.

1.2. Tämän kertomuksen laajuus ja tarkoitus

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en

[2] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020, KOM(2010) 389 lopullinen.

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta ja direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta, EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51–128.

[4] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/40/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta, EUVL L 141, 6.6.2009, s. 12–28.

Komission on direktiivin 20 artiklan 1 kohdan mukaan laadittava kertomus 30. huhtikuuta 2020 mennessä ja 20 artiklan 2 kohdan mukaan 30. huhtikuuta 2019 mennessä. Komissio myöntää varauksetta näiden kertomusten myöhästyneen ja pahoittelee sitä syvästi.

Direktiivin 20 artiklan 1 kohdan mukaisessa kertomuksessa olisi

- annettava tietoja direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista erityisesti seuraavien seikkojen osalta: määräaikaiskatsastusten yhdenmukaistamisen taso, direktiivin soveltamisalaa koskevien säännösten tehokkuus, katsastustiheys sekä katsastustodistusten vastavuoroinen tunnustaminen toisesta jäsenvaltiosta peräisin olevaa ajoneuvoa uudelleen rekisteröitäessä
- käsiteltävä ajoneuvotietojen sähköisen alustan[5] käyttöönoton toteutettavuustutkimuksen tuloksia
- arvioitava, onko liitteet saatettava ajan tasalle etenkin tekniikan kehityksen ja käytäntöjen perusteella.

Kertomuksesta on kuultava asianomaista komiteaa, ja siihen on tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotuksia.

Direktiivin 20 artiklan 2 kohdan mukaisessa kertomuksessa olisi

- annettava riippumattomiin tutkimuksiin perustuvia tietoja kevyiden perävaunujen sekä kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen direktiivin soveltamisalaan sisällyttämisen tehokkuudesta
- arvioitava liikenneturvallisuuden kehitystä unionissa ja vertailtava kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen kunkin alaluokan osalta kansallisilla liikenneturvallisuustoimenpiteillä saavutettuja tuloksia ottaen huomioon kyseisten ajoneuvojen kulkeman matkan keskipituus
- arvioitava, ovatko kunkin ajoneuvoluokan osalta määräaikaiskatsastusta koskevat normit ja siihen liittyvät kustannukset oikeassa suhteessa asetettuihin liikenneturvallisuustavoitteisiin
- oltava liitteenä yksityiskohtainen vaikutustenarviointi, jossa arvioidaan kustannuksia ja hyötyjä koko unionissa ja otetaan huomioon jäsenvaltioiden erityispiirteet.

Kuten edellä mainittiin, direktiiviä on sovellettu 20. toukokuuta 2018 lähtien. Merkityksellisten päätelmien edellyttämien tietojen tuottamiseksi tarvitaan keskimäärin kolmen vuoden keskeytymätön soveltamisaika. Näin ollen tiedonkeruu, jonka avulla voidaan tehdä päätelmiä direktiivin vaikutuksista, voi alkaa aikaisintaan vuoden 2021 jälkipuoliskolla.

Tässä suhteessa tällä kertomuksella pyritään esittämään yleiskatsaus jäsenvaltioiden täytäntöönpanotoimista direktiivin voimaansaattamisen valvonnassa tehtyjen alustavien havaintojen sekä ajoneuvotietojen sähköistä alustaa koskevan toteutettavuustutkimuksen[6] tulosten perusteella.

Kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen direktiivin soveltamisalaan sisällyttämisen osalta on kuitenkin huomattava, että niiden määräaikaiset katsastukset alkavat vasta 1. tammikuuta 2022, minkä vuoksi merkityksellisiä päätelmiä voidaan tehdä aikaisintaan vuonna 2025. Kevyiden perävaunujen direktiivin soveltamisalaan sisällyttämisen tehokkuuden osalta on

[5] Alustaan viitataan direktiivin 16 artiklassa.
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

huomattava, ettei kevyitä perävaunuja ole vielä sisällytetty direktiivin soveltamisalaan, joten niiden sisällyttämisen vaikutuksia ei voida analysoida.

Lopuksi on huomattava, että toisin kuin komissio alun perin ehdotti, kevyitä perävaunuja ei lopulta sisällytetty direktiivin soveltamisalaan. Suurin osa jäsenvaltioista on kuitenkin lisännyt tämän ajoneuvoluokan määräaikaiskatsastusten järjestelmään. Kuten edellä mainittiin, merkityksellisten päätelmien tekemiseksi tarvitaan keskimäärin kolmen vuoden keskeytymätön soveltamisaika.

2. DIREKTIIVI

2.1 Direktiivin soveltamisala ja vastuut

Direktiivissä säilytettiin direktiivin 2009/40/EY periaate, jonka mukaan ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion on suoritettava katsastukset.

Direktiivissä säilytettiin myös sekä turvallisuus- että ympäristöominaisuuksien pakollinen testaus niiden ajoneuvojen osalta, jotka on jo katsastettu säännöllisesti direktiivin 2009/40/EY nojalla, eli henkilöautojen, matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävien kevyiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen sekä raskaiden perävaunujen osalta.

Direktiivillä säädetään kuitenkin kahden uuden ajoneuvoryhmän katsastuksista:

- traktoreiden, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h (nopeat traktorit), katsastukset, jos niitä käytetään pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä, ja
- eräiden sellaisten kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen katsastukset, joissa moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm^3, 1. tammikuuta 2022 lähtien.

Joissakin tapauksissa direktiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden jättää tietyt alueellaan rekisteröidyt ajoneuvot katsastusjärjestelmän ulkopuolelle. Tällaisia ajoneuvoja ovat muun muassa museoajoneuvot, diplomaattisen koskemattomuuden piiriin kuuluvat ajoneuvot ja ajoneuvot, joita käytetään yksinomaan pienillä saarilla tai harvaan asutuilla alueilla.

Direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat vapauttaa nyt lisätyt kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot katsastuksista, jos ne ovat ottaneet käyttöön vaihtoehtoisia tieturvallisuustoimenpiteitä, ottaen erityisesti huomioon asiaan liittyvät liikenneturvallisuustilastot vähintään viiden vuoden ajalta.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä poikkeuksista.

2.2 Katsastustiheys sekä katsastuksen sisältö ja menetelmät

Jo direktiivin 2009/40/EY nojalla katsastettavien ajoneuvojen katsastustiheys pysyi ennallaan. Direktiivillä myös säilytettiin katsastustiheys joustavana, minkä ansiosta jäsenvaltiot voivat soveltaa lyhyempiä katsastusvälejä.

Eräs uusi seikka liittyy katsastusjärjestelmään äskettäin lisättyihin ajoneuvoluokkiin. Nopeat traktorit on katsastettava ensimmäisen kerran neljä vuotta niiden ensirekisteröinnin jälkeen ja sen jälkeen joka toinen vuosi.

Direktiivissä ei määritellä kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen katsastustiheyttä, vaan se jätetään jäsenvaltioiden määriteltäväksi, samoin kuin tarkastettavat osa-alueet ja katsastuksen sisältö ja menetelmät.

Kaikkien muiden ajoneuvoluokkien osalta yhdenmukaistetut vähimmäisvaatimukset esitetään yksityiskohtaisesti direktiivin liitteessä I. Siinä määritellään tarkastettavat kohteet, sisältö, menetelmät sekä hylkäysperusteet ja niiden luokittelu.

Direktiivillä otettiin käyttöön ratkaisu siltä varalta, että ajoneuvo tarvitsee tarkastuksen ennen seuraavan määräaikaiskatsastuksen määräpäivää. Jäsenvaltiot voivat vaatia, että ajoneuvolle tehdään katsastus esimerkiksi onnettomuuden jälkeen tai jos joitakin ajoneuvon järjestelmiä on muutettu, tai ne voivat vaatia ajoneuvon katsastamista useammin, kun ajoneuvolla on ajettu 160 000 kilometriä.

2.3 Puutteiden arviointi

Komissio antoi vuonna 2010 suosituksen[7], jonka tarkoituksena oli antaa katsastajille ohjeita ja varmistaa direktiivin 2009/40/EY liitteessä II lueteltujen puutteiden yhdenmukainen arviointi. Suosituksessa otettiin käyttöön kolme vikaluokkaa (vähäiset, merkittävät ja vaaralliset viat) ja määriteltiin ohjeellisesti kunkin vian luokka.

Suosituksen perusteella direktiivissä otettiin käyttöön puutteiden arviointi yhdenmukaistettuna toimenpiteenä. Viat voivat olla niiden vakavuuden mukaan vähäisiä, vakavia tai vaarallisia, ja ne voivat liittyä ajoneuvon turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin. Jos katsastuksessa havaitaan useita eri vakavuusluokkiin kuuluvia vikoja, ajoneuvo on luokiteltava vakavimman puutteen mukaan. Lisäksi jos ajoneuvossa on useita vikoja samassa tarkastettavassa osa-alueessa (kuten jarruissa tai ohjauksessa), ajoneuvo voidaan luokitella toiseksi vakavimman puutteen ryhmään, jos vikojen yhteisvaikutukset aiheuttavat suuremman vaaran liikenneturvallisuudelle.

2.4 Puutteiden seuranta

Yksi direktiivin tärkeimmistä uutuuksista oli seurantatoimenpiteiden yhdenmukaistaminen määräaikaiskatsastuksessa havaittujen vikojen vakavuuden mukaan.

Jos ajoneuvon viat ovat vain vähäisiä, ne on korjattava, mutta ajoneuvo läpäisee katsastuksen eikä sille tarvitse tehdä uutta katsastusta korjauksen jälkeen.

Jos ajoneuvossa on havaittu vakavia tai vaarallisia vikoja, katsastus katsotaan hylätyksi ja ajoneuvo on katsastettava uudelleen, kun viat on korjattu. Kun kyse on vakavista puutteista, ajoneuvo on katsastettava uudelleen viimeistään kahden kuukauden kuluttua alkuperäisestä katsastuksesta, ja ajoneuvoa voidaan käyttää tänä aikana. Vaarallisten puutteiden kohdalla viranomaiset voivat kuitenkin perua väliaikaisesti ajoneuvon rekisteröinnin ja kieltää näin ajoneuvon käytön tieliikenteessä, kunnes ajoneuvon viat on korjattu ja sille on annettu katsastustodistus.

2.5 Katsastustodistus ja todiste katsastuksesta sekä jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö

[7] Komission suositus moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY mukaisissa katsastuksissa havaittujen puutteiden arvioinnista (2010/378/EU).

Katsastustodistus, jonka vähimmäissisältö on yhdenmukaistettu, otettiin käyttöön 31. joulukuuta 2013 komission direktiivillä 2010/48/EU[8].

Yksi direktiivillä lisätyistä uusista seikoista on se, että kaikkien pakollisten tietojen edellä on nyt oltava yhdenmukaistettu unionin koodi, joka helpottaa muilta osin yhdenmukaistamattomassa asiakirjassa esitettyjen olennaisimpien tietojen tunnistamista ja ymmärtämistä.

Yksi direktiivin tärkeimmistä uudistuksista, joka perustuu katsastustodistuksen yhdenmukaistettuihin tietoihin, on katsastustodistusten vastavuoroinen tunnustaminen uudelleenrekisteröintiä varten. Tällä uudistuksella lopetettiin ajoneuvojen järjestelmällinen katsastus ennen uudelleenrekisteröintiä, vaikka niillä olisi voimassa oleva katsastustodistus. Vastavuoroisen tunnustamisen ainoa rajoitus on se, että uudelleenrekisteröinnin ajankohtana katsastustodistuksen on oltava voimassa uudelleenrekisteröintijäsenvaltiossa sovellettavaan seuraavaan määräaikaiskatsastuksen ajankohtaan saakka. Näin voi olla esimerkiksi silloin, kun henkilöauto on tuotu jäsenvaltiosta, jonka katsastustiheys on 4–2–2, ja se rekisteröidään uudelleen jäsenvaltiossa, jonka katsastustiheys on 3–1–1.

Toinen tärkeä direktiivillä säädetty toimenpide on se, että jos uudelleenrekisteröintijäsenvaltio epäilee katsastustodistuksen voimassaoloa, se voi varmentaa katsastustodistuksen ennen sen tunnustamista. Tätä varten jäsenvaltioiden viranomaiset voivat käyttää nimettyjä ja komissiolle ilmoitettuja kansallisia yhteyspisteitä. Komissio on laatinut luettelon ilmoitetuista kansallisista yhteyspisteistä, saattanut sen ajan tasalle myöhempien ilmoitusten perusteella ja jakanut sen säännöllisesti jäsenvaltioille.

Jäsenvaltioiden oli toimitettava komissiolle kuvaus katsastustodistuksestaan ennen 20. toukokuuta 2018.

Direktiivillä otettiin käyttöön merkittäviä toimenpiteitä, jotka koskevat katsastusasemien ja toimivaltaisten viranomaisten välistä viestintää. Katsastusasemien on toimitettava katsastustodistuksiin sisältyvät tiedot sähköisesti ja kohtuullisen ajan kuluessa katsastustodistuksen antamisesta. Jotta jäsenvaltioilla olisi kuitenkin riittävästi aikaa toteuttaa tarvittavat kehitystoimet, niillä on aikaa 20. toukokuuta 2021 saakka varmistaa, että sähköinen viestintä on toimintakunnossa. Jotta määräaikaiskatsastus voidaan yhdistää direktiivillä 2014/46/EU[9] käyttöön otettuun sähköiseen ajoneuvorekisteriin, jäsenvaltioiden on ilmoitettava katsastuksen tulokset rekisteröintiviranomaiselle.

2.6 Matkamittareihin liittyvät petokset

Direktiivi on ensimmäinen EU:n säädös, jolla otettiin käyttöön yhdenmukaistettuja toimenpiteitä matkamittareihin liittyvien petosten torjumiseksi. Siinä käsitellään matkamittareihin liittyviä petoksia määräaikaiskatsastuksen näkökulmasta velvoittamalla jäsenvaltiot varmistamaan, että edellisessä katsastuksessa kirjatut matkamittarilukemia koskevat tiedot asetetaan seuraavan katsastuksen suorittavan katsastajan saataville. Tiedot on asetettava saataville sähköisesti mahdollisimman pian.

---

[8] Komission direktiivi 2010/48/EU, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2010, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen, EUVL L 173, 8.7.2010, s. 47.

[9] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/46/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY muuttamisesta, EUVL L 127, 29.4.2014, s. 129–133.

Lisäksi jäsenvaltioiden on otettava käyttöön tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä seuraamuksia tapauksissa, joissa todetaan, että matkamittaria on käsitelty vilpillisesti.

2.7 Katsastusasemat, katsastustilat ja testauslaitteet, katsastusasemien valvonta sekä katsastajat

Direktiivillä otettiin käyttöön useita katsastusasemia koskevia yhdenmukaistettuja vaatimuksia.

- Jäsenvaltion tai sen toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä katsastusasemat.
- Liitteessä III vahvistetaan katsastustilojen ja testauslaitteiden tekniset vähimmäisvaatimukset, ja jäsenvaltioiden on varmistettava niiden noudattaminen.
- Jäsenvaltioiden on varmistettava 20. toukokuuta 2023 mennessä, että kaikki katsastusasemat täyttävät tekniset vähimmäisvaatimukset.

Sen varmistamiseksi, että katsastusasemat noudattavat jatkuvasti vaatimuksia, jäsenvaltioiden on huolehdittava niiden valvonnasta. Valvontaelinten on 1. tammikuuta 2023 mennessä täytettävä vaatimukset ja suoritettava direktiivin liitteessä V vahvistetut tehtävät, jotka koskevat muun muassa seuraavia seikkoja:

- valvontaelintä koskevat vaatimukset
- sääntöjen ja menettelyjen sisältö
- katsastajien koulutuksen ja kokeen tarkastaminen
- tiloja ja testauslaitteita koskevien vähimmäisvaatimusten täyttymisen tarkastaminen
- katsastuksen mittaustulosten validointi
- ehdotus katsastusasemien ja/tai katsastajien hyväksynnän peruuttamiseksi pysyvästi tai väliaikaisesti.

Uusi merkittävä vaatimus on, että katsastuksen tuloksia voidaan muuttaa vain, jos katsastuksen päätelmät ovat ilmeisen virheelliset. Tulosten muuttamisen on tapahduttava toimivaltaisen viranomaisen perustaman menettelyn mukaisesti tai valvontaelimen on suoritettava se.

Direktiivillä otettiin käyttöön useita toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että katsastuksia suorittavilla katsastajilla on tietyntasoiset tiedot ja taidot ja että he saavat säännöllisesti koulutusta. Direktiivin liitteessä IV vahvistetaan pätevyyttä ja kokemusta koskevat yhdenmukaistetut vähimmäisvaatimukset, jotka ovat katsastajaksi hyväksymisen edellytys. Liitteessä IV vahvistetaan myös katsastajien pakollisen perus- ja kertauskoulutuksen vähimmäissisältö. Vain katsastajat, jotka olivat jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tai jonkin katsastusaseman palveluksessa tai hyväksymiä 20. toukokuuta 2018, on vapautettu uusista vaatimuksista.

Katsastajien, jotka täyttävät pätevyyttä ja koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset, on saatava todistus toimivaltaisilta viranomaisilta tai hyväksytyiltä koulutuskeskuksilta. Liitteessä IV määritellään myös myönnettävän todistuksen vähimmäissisältö.

2.8 Ajoneuvotietojen sähköinen alusta

Direktiivin mukaan komission on tehtävä toteutettavuustutkimus ajoneuvotietojen sähköisen alustan perustamisesta. Komission on tutkimusta tehdessään

- otettava huomioon kansainvälisen tietojenvaihdon alalla olemassa olevat ja jo toteutetut ratkaisut

- määritettävä tarkoituksenmukaisin tapa yhdistää nykyiset kansalliset järjestelmät, jotta ajoneuvojen katsastuksesta, rekisteröinnistä ja hyväksynnästä vastaavat jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset sekä katsastusasemat, testauslaitteiden valmistajat ja ajoneuvojen valmistajat voivat helpommin vaihtaa keskenään katsastuksia ja matkamittarilukemia koskevia tietoja.

Lisäksi direktiivissä edellytettiin, että komissio tekee toteutettavuustutkimuksen siitä,

- miten vakavissa onnettomuuksissa osallisina olleiden ajoneuvojen pääasiallisista turvallisuuskomponenteista saatavilla olevia tietoja voitaisiin tallentaa ja kerätä
- miten ajoneuvon onnettomuushistoriaa ja matkamittarilukemia koskevat tiedot voitaisiin asettaa nimettömässä muodossa katsastajien, rekisteröintitodistuksen haltijoiden ja onnettomuustutkijoiden saataville.

3. JÄSENVALTIOIDEN ILMOITTAMAT KANSALLISET TÄYTÄNTÖÖNPANOTOIMENPITEET JA NIIDEN SUORITTAMAN ARVIOINNIN ALUSTAVAT TULOKSET

3.1 Jäsenvaltioiden ilmoittamat kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet

Jäsenvaltioiden oli hyväksyttävä ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät kansalliset säädökset viimeistään 20. toukokuuta 2017 ja ilmoitettava niistä komissiolle. Säädöksiä on sovellettu 20. toukokuuta 2018 lähtien.

Ainoastaan kuusi 28 jäsenvaltiosta ilmoitti komissiolle 20. toukokuuta 2017 mennessä, että direktiivin saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä oli saatu päätökseen. Menettelysääntöjen mukaisesti komissio käynnisti rikkomusmenettelyjä, joissa muita 22 jäsenvaltiota kehotettiin hyväksymään tarvittavat kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet. Rikkomusmenettelyjen käynnistämisen pohjalta jäsenvaltioiden kanssa käytiin intensiivistä tietojen ja näkemysten vaihtoa, ja useimmissa tapauksissa se johti ilmoitukseen puuttuvista kansallisista täytäntöönpanotoimenpiteistä. Kaksi jäsenvaltiota, Alankomaat ja Puola, ovat ilmoittaneet, että direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä vain osittain. Tarvittavat toimet, joilla nämä jäsenvaltiot pakotetaan noudattamaan velvollisuuttaan saattaa direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä, ovat käynnissä.

3.2 Alustavat havainnot

Saadakseen alustavan arvion siitä, olivatko kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet direktiivin vaatimusten mukaisia, komissio on tehnyt sopimuksen ulkopuolisen toimeksisaajan kanssa. Komissio analysoi edelleen toimeksisaajan havaintoja, ja tämän työn odotetaan valmistuvan lähikuukausina.

3.2.1 Direktiivin soveltamisala ja vastuut

Kansallisten täytäntöönpanotoimenpiteiden alustavan analyysin mukaan nopeiden traktoreiden ja kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sisällyttäminen direktiivin soveltamisalaan oli joissakin jäsenvaltioissa haastavaa, kun taas niiden ajoneuvoluokkien osalta, jotka olivat jo osa testausjärjestelmää, havaittiin vain vähäisiä ongelmia.

Näyttää siltä, ettei maatalousajoneuvoja yleensä rekisteröidä eräissä jäsenvaltioissa[10], minkä vuoksi näiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastusten käyttöönotto oli haastavaa.

Vain kaksi jäsenvaltiota, Irlanti ja Alankomaat, on ilmoittanut vaihtoehtoisista liikenneturvallisuustoimenpiteistä ja jättänyt sen vuoksi kaksi- ja kolmepyöräiset ajoneuvot katsastusvelvollisuuden ulkopuolelle. Koska näiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastukset on aloitettava vasta 1. tammikuuta 2022, monet jäsenvaltiot hyväksyivät ja ilmoittivat kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteensä myöhässä ja huomauttivat, että soveltamisen todellinen alkamispäivä antaisi lisäaikaa direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Muut direktiivin soveltamisesta vapautettavat ajoneuvoluokat, joita suurin osa jäsenvaltioista (18) hyödynsi, olivat

- ajoneuvot, joita ei koskaan tai juuri koskaan käytetä yleisillä teillä, kuten museoajoneuvot tai kilpa-ajoneuvot
- asevoimien, palokuntien, pelastuspalvelujen, hätäpalvelujen tai pelastustoimen käytössä olevat ajoneuvot.

Lisäksi eräät jäsenvaltiot hyödynsivät mahdollisuutta vapauttaa direktiivin soveltamisesta maa-, puutarha- tai metsätaloudessa, maanviljelyssä taikka kalataloudessa käytettävät ajoneuvot ja yksinomaan pienillä saarilla tai harvaan asutuilla alueilla käytettävät ajoneuvot.

Suurin osa jäsenvaltioista (18) on sisällyttänyt määräaikaiskatsastusjärjestelmään uusia ajoneuvoluokkia, pääasiassa pienempiä perävaunuluokkia (O1, O2), muita kaksi- ja kolmepyöräisten ajoneuvojen luokkia sekä maatalousajoneuvoja.

3.2.2 Katsastustiheys sekä katsastuksen sisältö ja menetelmät

Näyttää siltä, että useimmat jäsenvaltiot säilyttivät jo direktiivin 2009/40/EY mukaisesti vahvistamansa katsastustiheyden, mikä tarkoittaa, että joissakin tapauksissa jäsenvaltioilla on direktiivissä säädettyjä vähimmäisvaatimuksia lyhyemmät katsastusvälit, lähinnä henkilöautojen osalta. Tällaisia jäsenvaltioita ovat muun muassa Itävalta (3–2–1), Kroatia (1–1–1) ja Saksa (3–2–2).

Alustavan analyysin mukaan jäsenvaltioilla ei ollut ongelmia uuden nopeiden traktorien luokan katsastustiheyden (4–2–2) käyttöönotossa.

Kuten edellä mainittiin, direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot määrittelevät katsastustiheyden, tarkastettavat kohteet, menetelmät ja kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen hylkäämisperusteet. Näin ollen direktiivi tarjosi jäsenvaltioille runsaasti joustavuutta. Esimerkiksi Saksan käyttöön ottama katsastustiheys on 2–2–2, Espanjan katsastustiheys 4–2–2 ja Kroatian katsastustiheys 2–1–1.

Alustavan arvioinnin perusteella näyttää siltä, että jotkin jäsenvaltiot päättivät saattaa tarkastettavia kohteita, sisältöä, menetelmiä sekä hylkäämisperusteita ja niiden luokittelua koskevan direktiivin liitteen I sanatarkasti osaksi kansallista lainsäädäntöä. Jotkin jäsenvaltiot saattoivat kuitenkin liitteen I säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöään useilla kansallisilla säädöksillä, mikä vaikeuttaa tämän erittäin teknisen liitteen kansallisten täytäntöönpanotoimenpiteiden tunnistamista ja arviointia.

[10] Huomautus: Koska asiaa koskevaa EU:n lainsäädäntöä ei ole, päätökset ajoneuvoista, jotka rekisteröidään ja joille näin ollen myönnetään ajoneuvojen rekisteröintiasiakirja ja rekisterikilpi (rekisterikilvet), kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Valinnaisia säännöksiä, joiden nojalla jäsenvaltiot voivat vaatia, että ajoneuvo katsastetaan ennen seuraavan määräaikaiskatsastuksen määräpäivää (ks. edellä 2.2 kohta), ei otettu käyttöön kokonaisuudessaan. Vaikuttaa siltä, että useimpien jäsenvaltioiden käyttöön ottamat kaksi tapausta ovat seuraavat:

- ajoneuvo on ollut onnettomuudessa, joka on vaikuttanut pyörien, jousituksen, törmäyksenvaimennusvyöhykkeiden, turvatyynyjärjestelmien, ohjauksen tai jarrujen kaltaisiin ajoneuvon pääasiallisiin turvallisuuskomponentteihin (noin 19 jäsenvaltiota), ja
- ajoneuvon turvallisuus- ja ympäristöjärjestelmiä ja -komponentteja on muutettu tai muunnettu (noin 12 jäsenvaltiota).

Noin 10 jäsenvaltiota otti ilmeisesti käyttöön katsastukset kaikissa muissa tapauksissa, joissa liikenneturvallisuus vaarantuu huomattavasti. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että vain kolme jäsenvaltiota aikoo vaatia ajoneuvoa läpäisemään määräaikaiskatsastuksen, jos ajoneuvon rekisteröintitodistuksen haltija on vaihtunut, ja vain yksi jäsenvaltio haluaisi, että ajoneuvot, joilla ajettu kilometrimäärä on suuri (160 000 km), katsastetaan tiheämmin.

3.2.3 Puutteiden arviointi

Mahdollisesti vuonna 2010 annetun suosituksen vuoksi kansallisten täytäntöönpanotoimenpiteiden alustavassa arvioinnissa ei ole havaittu mahdollisia merkittäviä noudattamatta jättämiseen liittyviä kysymyksiä nykyisten pakollisten vikaluokkien (vähäiset, vakavat ja vaaralliset) osalta.

Mahdolliset ongelmat, jotka saattavat vaatia selvennyksiä tulevassa yhteydenpidossa jäsenvaltioiden kanssa, koskevat tapausta, jossa katsastuksessa havaitaan useita eri vakavuusluokkiin kuuluvia puutteita ja ajoneuvo on luokiteltava vakavimman puutteen mukaan.

3.2.4 Puutteiden seuranta

Kansallisten toimenpiteiden alustavassa arvioinnissa ei tullut esiin erityistä huolta herättäviä seikkoja katsastuksessa havaittujen puutteiden seurantatoimenpiteiden suhteen.

3.2.5 Katsastustodistus ja todiste katsastuksesta sekä jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö

Analyysissa ilmeni useita direktiivin vaatimuksiin liittyviä ongelmia:

- Useat jäsenvaltiot eivät toimittaneet katsastustodistuksensa kuvausta ajoissa komission useista muistutuksista ja pyynnöistä huolimatta.
- Monissa tapauksissa jäsenvaltiot eivät huomanneet, että direktiivillä otettiin käyttöön yhdenmukaistettujen unionin koodien pakollinen käyttö, mikä edellytti kansallisen lainsäädännön muuttamista ja aiheutti lisäviivästyksiä.
- Yhdenmukaistettujen unionin koodien käyttö osoittautui harhaanjohtavaksi monissa jäsenvaltioissa, ja direktiivin liitteessä II esitettyjen koodien sijasta niissä otettiin käyttöön muita koodeja. Komission ja asianomaisten jäsenvaltioiden välisessä yhteydenpidossa nämä virheet selvitettiin. Virheiden korjaaminen edellytti kansallisen lainsäädännön muuttamista, mikä aiheutti lisäviivästyksiä.

Komissio oli tietoinen vuonna 2018 täytettävästä katsastustodistuksiin liittyvästä velvoitteesta ja pyysi vuonna 2016 komitealta lausuntoa mahdollisesta tulevasta komission välineestä, jossa esitettäisiin katsastustodistukset, todisteet katsastuksista ja ajoneuvojen

rekisteröintiasiakirjat. Komissio käynnisti komitean tuen avulla menettelyn ja perusti uuden välineen, josta voidaan tarkistaa ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjojen[11] ja katsastusasiakirjojen[12] mallikappaleet.

Jäsenvaltiot ilmoittivat kansalliset yhteyspisteensä 20. toukokuuta 2015 mennessä, ja ne ovat sen jälkeen lähettäneet säännöllisesti päivityksiä direktiivin mukaisesti.

Katsastustodistusten vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyvien toimenpiteiden osalta alustavassa analyysissä todettiin, että useimmissa jäsenvaltioissa saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä on ollut tyydyttävää ja että lisäselvityksiä tarvitaan vain muutamissa tapauksissa. Useimmat jäsenvaltiot hyödynsivät valinnaista säännöstä, jonka nojalla voidaan epäselvissä tapauksissa varmentaa katsastustodistus.

Alustavan analyysin mukaan useimmissa jäsenvaltioissa näyttää olevan käytössä tarvittava sähköinen viestintä katsastusasemien ja toimivaltaisten viranomaisten välillä. Sen selvittäminen, varmistetaanko sähköinen viestintä myös katsastus- ja rekisteröintiviranomaisten välillä, edellyttää kuitenkin lisäarviointia ja mahdollista tietojen ja näkemysten vaihtoa jäsenvaltioiden kanssa.

3.2.6 Matkamittareihin liittyvät petokset[13]

Alustavasta analyysistä käy ilmi, että säännökset, joiden mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että edellisessä katsastuksessa kirjatut matkamittarilukemia koskevat tiedot ovat mahdollisimman pian sähköisesti saatavilla seuraavassa katsastuksessa, on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä suuremmitta ongelmitta.

Mitä tulee velvollisuuteen ottaa käyttöön tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä seuraamuksia tapauksissa, joissa matkamittaria todetaan käsitellyn vilpillisesti, vaikuttaa kuitenkin siltä, että kansalliset toimenpiteet ovat usein melko yleisluonteisia eikä niitä ole kohdistettu nimenomaisesti matkamittareihin liittyviin petoksiin. Näitä seikkoja pyritään selventämään analysoimalla tarkemmin kansallisia toimenpiteitä ja vaihtamalla jatkossa tietoja ja näkemyksiä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa.

3.2.7 Katsastusasemat, katsastustilat ja testauslaitteet, katsastusasemien valvonta sekä katsastajat

Alustavan arvioinnin mukaan näyttää siltä, että katsastusasemien hyväksymisvaatimuksien ja katsastusasemien valvonnan varmistamista koskevan yleisen vaatimuksen osalta direktiivin saattamisessa osaksi kansallista lainsäädäntöä ei ole puutteita. Myös yleiset säännökset, joiden mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että katsastajat täyttävät pätevyyttä ja koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset, on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä ilman merkittäviä ongelmia.

Vaikuttaa kuitenkin siltä, että komission on otettava yhteyttä useisiin jäsenvaltioihin niiden kansallisten toimenpiteiden selventämiseksi, joilla pyritään saattamaan osaksi kansallista lainsäädäntöä katsastustilojen vähimmäisvaatimuksia koskeva liite III, katsastajien pätevyyttä, koulutusta ja sertifiointia koskeva liite IV ja valvontaelimen tarkkoja tehtäviä koskeva liite V.

2. AJONEUVOTIETOJEN SÄHKÖISTÄ ALUSTAA KOSKEVA TOTEUTETTAVUUSTUTKIMUS[14]

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en
[13] Komissio on laatinut Euroopan parlamentin avokätisellä tuella pilottihanketta, joka koskee matkamittarilukemia koskevien tietojen vaihtoa vapaaehtoisten jäsenvaltioiden kanssa. Pilottihanke jatkuu vuoden 2020 loppuun.

Direktiivin vaatimusten mukaisesti komissio teki Unisysin kanssa sopimuksen toteutettavuustutkimuksen tekemisestä vuoden 2014 aikana. Tutkimuksen loppuraportti julkaistiin huhtikuussa 2015.

Tutkimuksessa tunnistettiin kolme toimintamallia tai teknisten tietojen virtaa:

1. Jäsenvaltiot -> komissio: jäsenvaltiot toimittavat kahden vuoden välein tienvarsitarkastuksia koskevat kansalliset tilastonsa
2. Katsastusasemat/jäsenvaltiot, testauslaitteiden valmistajat <-> ajoneuvojen valmistajat: määräaikaiskatsastusten tekemiseen tarvittavien ajoneuvotyyppikohtaisten teknisten tietojen toimittaminen
3. Jäsenvaltio -> jäsenvaltio: ilmoitusmenettely teknisen tienvarsitarkastuksen jälkeen, rekisteröintimenettely ja määräajoin suoritettavat tekniset tarkastukset

Tutkimuksessa todettiin, että nykyisten järjestelmien uudelleenkäytön maksimoimiseksi ja kustannustehokkuus huomioon ottaen olisi hyödyllisempää käyttää kuhunkin tarkoitukseen erillistä järjestelmää sen sijaan, että kehitetään yksi kattava järjestelmä. Ajoneuvotietojen tietovirrasta riippumatta yhteinen tietomuoto ja rakenne ovat myös edellytys ajoneuvotietojen sähköisen alustan toteuttamiselle. Tämä hyödyttää kaikkia sidosryhmiä helpottamalla tietojen vaihtoa ja parantamalla tietojen laatua ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa.

Jos tiettyjen tietosuojaa, hallinnollista yhteistyötä, oikeudellisia esteitä ja hallinnointia koskevien edellytysten täyttyminen voidaan varmistaa, ajoneuvotietojen sähköinen alusta voi olla toteutettavissa laajentamalla nykyisiä järjestelmiä. Jos näitä edellytyksiä ei voida täyttää, uuden järjestelmän käyttöönotto olisi tutkimuksen mukaan mahdollista, mutta aiheuttaisi lisäkustannuksia ja kestäisi kauemmin.

5. YHTEENVETO – PÄÄTELMÄT

Vuonna 2014 hyväksytyssä liikennekelpoisuuspaketissa otettiin käyttöön useita uudistuksia määräaikaiskatsastusten, hyötyajoneuvojen teknisten tienvarsitarkastusten ja ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjojen alalla, mutta samalla suurin voimassa olevista ja hyvin toimivista vaatimuksista säilytettiin ennallaan.

Jäsenvaltiot ovat kahta valtiota lukuun ottamatta saattaneet onnistuneesti direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöään. Sen suhteen, olivatko kansalliset toimenpiteet direktiivin säännösten mukaisia, alustava arviointi osoittaa, että useimmissa jäsenvaltioissa direktiivi vaikuttaa yleisesti ottaen saatetun osaksi kansallista lainsäädäntöä tyydyttävästi, mutta joissakin tapauksissa komissio voi harkita yhteyden ottamista asianomaisiin jäsenvaltioihin mahdollisten noudattamatta jättämistä koskevien kysymysten selventämiseksi.

Direktiivin vaikutuksista määräaikaiskatsastusten eri näkökohtiin voidaan tehdä merkityksellisiä päätelmiä vasta kolmen vuoden keskeytymättömän soveltamisajan jälkeen saatujen tietojen perusteella. Komissio seuraa kuitenkin tilannetta tiiviisti ja tekee aikanaan asiasta jälkiarvioinnin.

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274